Nr 16

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA SKARBU

Warszawa, dnia 11 lutego 1948 r.

66

OKÓLNIK

z dnia 11 lutego 1948 r.

w sprawie tymczasowych norm zużycia materiałów pędnych dla pojazdów mechanicznych.

Ministerstwo Skarbu podaje do wiadomości i wprowadzenia w życie zarządzenie Ministerstwa Komunikacji Departamentu Samochodowego z dn. 27 stycznia 1948 r. Nr X-46-1/48 w sprawie tymczasowych norm zużycia materiałów pędnych dla pojazdów mechanicznych.

Wszelkie uwagi i wnioski związane z powyższymi normami należy nadsyłać do Departamentu Samochodowego Ministerstwa Komunikacji (Warszawa, ul. Madalińskiego 37), w odpisie zaś do Ministerstwa Skarbu, Departament I.

Dyrektor Departamentu
H. Birencwajg

(Znak Min. Sk. D. I. 4885/3/48).

„MINISTERSTWO KOMUNIKACJI
DEPARTAMENT SAMOCHODOWY
Nr. X-4b-1/48

Warszawa, dnia 27 stycznia 1948 r.

TYMCZASOWE NORMY
ZUŻYCIA MATERIAŁÓW PĘDNYCH DLA POJAZDÓW MECHANICZNYCH

Treść:

A. Samochody ciężarowe
B. Samochody osobowe
C. Normy zużycia materiałów pędnych dla nietypowych pojazdów mechanicznych z silnikiem wysokoprężnym.
D. Poprawki norm paliwa w zależności od warunków eksploatacji.
E. Normy wewnątrz garażowe.
F. Norma postojowa dla jałowego biegu.
G. Zużycie olejów i smarów.
H. Przybliżone normy zużycia paliwa w zależności od pojemności skokowej silnika.
I. Przyczyny nadmiernego zużycia paliwa:
1. Stan techniczny pojazdu mechanicznego
2. Stan dróg i warunków atmosferycznych
3. Umiejętne prowadzenie pojazdów mechanicznych.

TYMCZASOWE NORMY ZUŻYCIA MATERIAŁÓW PĘDNYCH DLA POJAZDÓW MECHANICZNYCH.

A. Samochody ciężarowe

Marka	układ napędu	Model (Typ)	Tonaż	Norma zużycia paliwa w 1/100 km.	Uwagi
Bedford	4X2	MW	3/4	25	
„	4X2	OXD	1,5	25	
„	4X2	OYD	3	31	
Chevrolet-Canada	4X2	C—15, C15—A	3/4	25	
Chevrolet-Canada	4X4	C30	1,5	27	
Chevrolet-Canada	4X4	C60—L, C60—S	3	30	
Chevrolet-USA	—	US6, US6X4	2,5	30	
Dodge	4X4	T—214—1	3/4	26	
„	4X2	WF—32	1,5—2	28	
„	4X4	T—203—B	3	36	
Ford USA	4X2	218—TF	1,5—2	26	
Ford Canada	4X2	C—291—W, F15	3/4	25	
Ford Canada	4X4	F—30	1,5	27	
Ford Canada	4X4	C—395—Q, F—607	2	29	
Ford Canada	4X4	C—298—Q, FGT, F60—L	3	31	
GAZ-AA	4X2		1,5	21	
GMC	6X6	CCKW—352, 353 AFKWX—353,	2,5—4	39	
Studebacker		US6, US6X4	2,5—4	40	
ZIS-5	4X2		3	34	

B. Samochody osobowe

Marka	układ napędu	Model (Typ)	Tonaż	Norma zużycia paliwa w l/100 km.	Uwagi
Chevrolet	4×2	Fleetmaster		16	
Citroen	2×4	11–L		12	
Fiat (Simca8)	4×2	1100		10	
Ford	4×2	V8		18	
Mercedes-Benz	4×2	170V		12	
Mercedes-Benz	4×2	230		16	
Opel	4×2	Olimpia		12	
Willys	4×4			15	
D. K. W.	2×4	Meisterl. i Reichskl.		8	

C. Normy zużycia materiałów pędnych dla nietypowych pojazdów mechanicznych z silnikiem wysokoprężnym (dieslowym).

Marka	Model (Typ) podwozie/silnik	Tonaż	Norma zużycia paliwa w l/100 km.	Norma zużycia oleju w l/100 km.
Bussing NAG	350 LD5	3,5	24	0,8
Bussing NAG	400 LD6	4	25	0,9
Henschel	5G2 G	5	32	0,8
Magirus	M25 S88D	2,5–3	20	0.6
„	M27/S88D	2,5–3	22	0,6
„	M30 S88D	2,5–3	24	0,6
„	M35/F6M313	3,5	28	0,7
„	M40 S316D	4	28	0,8
„	M45 S316D	4,5	32	0,8
„	M50 S316D	5	34	0,8
M. A. N.	D DO540	4–4,5	21	0,7
„	F4 D3555	6,5–8	38	1
Mercedes-Benz	L3000 OM65	3	20	0,6
Mercedes-Benz	L3750 OM67	3,5	25	0,7
„	L6500 OM79	6–6,5	32	1
Vomag	3L/4R1560	3,5	22	1,1
„	5L 4R3080	5	26	1
„	5L 6R1060	5	33	1,5
„	6L 6R3080	6	36	1.45
Chausson	siln. Panh. Levassor	autob.	27	0,8
Graf & Stift	„ Stift S6	„	43	0,5
Leyland	OPS1	„	24	1,1
Mack	10 ton	„	44	
Saurer	LD6		28	0,5

W obliczeniu przyjęto ciężar wł. benzyny etylizowanej = 0,760 przy 15⁰ C.
Ciężar oleju gazowego i (ropy) do siln. Diesl'a = 0,870.

D.

Poprawki norm paliwa w zależności od warunków eksploatacji	zwiększenie normy do	zmniejszenie normy do
1. Przy szkoleniu kierowców	5%	
2. W okresie zimowym (śnieg, gołoledź)	5%	
3. W okresie zimowym przy dużych opadach śnieżnych	10%	
4. W okolicach górskich	10%	
5. Jazda terenowa i po bardzo złych drogach	10%	
6. Jazda na autostradach, drogach o nawierzchni ulepsz.		10%
7. Jazda w dużych miastach	10%	
8. Jazda po remoncie głównym silnika (Ie-500 km)	5%	
9. Jazda z przyczepą pustą lub obciążoną mniej niż 40% nośności samochodu na 1 osiową przyczepę	3%	
10. Jazda jak wyżej na każdą przyczepę 2 osiową	5%	
11. Jazda z obciążeniem nie mniejszym niż 40% nośności samochodu (na przyczepie):		
a) na każdą tonę na przyczepie dla sam. o nośności do 3/4 ton	13%	
b) na każdą tonę na przyczepie sam. o nośności powyżej 3/4 do 1,5 t.	12%	
c) na każdą tonę na przyczepie powyżej 1,5—3 t.	9%	
d) na każdą tonę na przyczepie powyżej 3—7 t.	7%	
e) na każdą tonę na przyczepie powyżej 7 ton	5%	
12. Jazda z pługiem przy oczyszczaniu śniegu na szosach i lotniskach	20%	

E. **Normy wewnątrz garażowe.**

1. Zużycie dzienne paliwa na sam. osob. od 0,2 do 0,3 l
2. Zużycie dzienne paliwa na sam. cięż. do 1,5 — 0,3 l
3. Zużycie dzienne paliwa na sam. cięż. powyżej 1,5 t 0,7 do 1 L

F. **Norma postojowa** dla jałowego biegu silnika, (na postoju gdzie ze względów bezpieczeństwa silnika nie wolno uruchamiać) tyle paliwa na godzinę ile wynosi norma na 5 km jazdy.

G. **Zużycie oleju i smarów**

Olej silnikowy 5% wagowo w stosunku do zużytego paliwa w kg
Olej dyferencjałowy 0,5% w stosunku do zużytego paliwa w kg

Smary gęste.

Dla osobowych samochodów 100 gr na 100 km jazdy
Dla ciężarowych samochodów do 3 t. 150 gr na 100 km jazdy
Dla ciężarowych samochodów powyżej 3 t. 200 gr na 100 km jazdy

H. **Przybliżone normy zużycia paliwa w zależności od pojemności skokowej silnika.**

Do określenia zużycia paliwa dla samochodów gaznikowych niewymienionych pod A i B należy posługiwać się następującą tabelą z uwzględnieniem niżej podanych procentowych poprawek:

Pojemność skokowa silnika w cm^3	Zużycie paliwa w l/100 km
500	6
1000	10
1500	12
2000	14
2500	16
3000	18
3500	20
4000	22
4500	24
5000	26
5500	28
6000	30

Dla samochodów ciężarowych zwiększyć zużycie o 25%
Dla samochodów terenowych zwiększyć zużycie o 40% więcej niż dla ciężarowych
Dla silników dwusuwowych zwiększyć zużycie o 75%
w stosunku do pojemności.

Przykłady:

Fiat 1500	— poj. 1500 cm3	— zużycie pal.	12	l/100 km.			(osobowy)
Interational	„ 5220	„ „	„ 34	„	„		(ciężarowy)
Studebacker	„ 4600	„ „	„ 40	„	„		(terenowy)
DKW (Reichsklasse)	585 „	„ „	8	„	„		(osob. z sil. dwusuwowym)

I. Przyczyny nadmiernego zużycia paliwa.

W kosztach eksploatacji samochodu jedną z najpoważniejszych pozycji zajmują materiały pędne. Dlatego na tym polu należy prowadzić racjonalną gospodarkę i daleko posuniętą oszczędność. Niedbalstwo, niedomagania natury technicznej pojazdu mechanicznego i lekkomyślne a karygodne szafowanie materiałami pędnymi — powoduje olbrzymie straty. Oszczędność w użyciu materiałów pędnych winna stać się obowiązkiem obywatelskim każdego użytkownika i kierowcy pojazdów mechanicznych. Podane tutaj normy paliw dla pojazdów mechanicznych opracowane zostały dla użytku kierowców i organów kontrolnych gospodarki samochodowej. W zastosowaniu praktycznym, w pewnych szczególnych wypadkach może się zdażyć, że cyfry zużycia będą nieco odbiegały od podanych tu norm. Wypadki takie wymagają gruntownego sprawdzenia przez organa kontrolne celem uniknięcia nadużyć.

Zużycie paliwa, w praktyce uzależnione będzie między innymi od:
— stanu technicznego pojazdu mechanicznego,
— stanu dróg i warunków atmosferycznych,
— umiejętnego prowadzenia pojazdu mechanicznego.

Nadmierne, czy też prawidłowe zużycie paliwa, zależne jest więc głównie od kierowcy i obsługi technicznej pojazdu mechanicznego.

1. Stan techniczny pojazdu mechanicznego.

Zły stan techniczny pojazdu mechanicznego powoduje nadmierne zużycie paliwa, a specjalnie:

a) wyrobienie cylindrów, tłoków, pierścieni i nieszczelność zaworów, (zmniejszenie sprężania);

b) zbyt późny zapłon lub przerwy w zapalaniu;

c) gaźnik rozregulowany, lub jego nieodpowiednia regulacja;

d) zanieczyszczony filtr powietrza;

e) ślizganie się sprzęgła;

f) źle, lub nienasmarowane podwozie, ocieranie bębnów o szczęki hamulca, zła zbieżność kół przednich, małe ciśnienie w oponach;

g) nieszczelność przewodów i zbiorników paliwa;

h) przeciążenie pojazdu mechanicznego (pogarsza bardzo znacznie jego stan techniczny).

2. Stan dróg i warunków atmosferycznych.

Na drogach dobrych samochód mniej zużywa paliwa, niż na złych. Na złych i górzystych drogach opory wzrastają i dla ich pokonania potrzeba większej mocy.

Przy jeździe po drogach terenowych w piachu, błocie, śniegu itp. pokonywanie oporów wymaga stosowania niskich przekładni. W obu tych wypadkach nastąpi większe zużycie paliwa. Biorąc pod uwagę nie tylko zużycie paliwa, ale i nadmierne zużycie samochodu, niejednokrotnie lepiej i korzystniej będzie wybrać drogę dłuższą lecz dobrą, niż krótszą a złą.

Warunki atmosferyczne w naszym klimacie odgrywają nieposlednią rolę w odniesieniu do zużycia paliwa. W zimie zagrzanie silnika przed wyruszeniem w drogę będzie kosztować więcej paliwa, niż w lecie. To samo konieczność uruchomiania silnika na postojach. Mgła, deszcz i śnieg zmuszają do wolnej jazdy i często na niskich przekładniach. Droga mokra, gołoledź, śnieg i t. p. powodują poślizg kół. Wiatr i jego kierunek ma także wpływ na zużycie paliwa. Przy silnym wietrze przeciwnym zużycie to zwiększa się z szybkością jazdy.

3. Umiejętne prowadzenie pojazdów mechanicznych.

Może największy procent nadmiernego zużycia paliwa obciąża kierowcę. Od jego umiejętności prowadzenia samochodu i od jego doświadczenia zależeć będzie głównie racjonalne i ekonomiczne wykorzystanie samochodu, a tym samym i oszczędne zużycie materiałów pędnych.

W szczególności:

a) maksymalna szybkość pojazdu mechanicznego winna być stosowana tylko w wyjątkowych wypadkach. Najwięcej ekonomiczną szybkością jest, mniej więcej, szybkość odpowiadająca 2/3 maksymalnej. Jazda na szybkości maksymalnej powoduje blisko dwukrotnie większe zużycie paliwa, niż na ekonomicznej, nie mówiąc już o przedwczesnym zużyciu silnika, mechanizmów i ogumienia.

b) Temperatura silnika ma również wpływ na zużycie paliwa. Jest ono najekonomiczniejsze przy temperaturze cieczy chłodzącej: 80 — 90° C (180—190° F).

Specjalnie w zimie należy zwracać uwagę na temperaturę chłodzenia i dlatego należy odpo-

wiednio przysłaniać chłodnicę. Przestrzegać również stosowania odpowiednich olejów w zimie i w lecie.

c) Używanie zasysacza ograniczyć tylko do koniecznej potrzeby rozruchu silnika.

Nie ruszać z miejsca bez upewnienia się, że ciśnienie oleju jest normalne.

Dźwignia ogrzewacza karburatora winna być ustawiona do odpowiedniego poziomu (zima — lato), tak samo i ustawienie skoku pompki przyspieszeniowej.

d) Używanie hamulców winno być ograniczone do koniecznego minimum. Z tych względów należy zawsze zawczasu zmniejszać szybkość przed znakami drogowymi i świetlnymi, przed zakrętami oraz barierami zamykającymi drogę (przejazdy kolejowe), aby później nie być zmuszonym do gwałtownego hamowania. Na postojach wyłączać silnik.

e) Należy ściśle przestrzegać norm ciśnienia w oponach pojazdów mechanicznych. Niedopatrzenie w tym kierunku może być powodem nie tylko nadmiernego zużycia paliwa, ale i przedwczesnego zużycia ogumienia.

f) Napełnianie zbiorników paliwa, jeśli jest przeprowadzone ręcznie nie na stacji benzynowej, powinno się odbywać tak, aby nie było strat przez rozlew, oraz aby do zbiornika nie dostały się cząstki wody i jakiekolwiek zanieczyszczenia.

g) Przechowywanie benzyny w magazynach podręcznych winno się odbywać zgodnie z przepisami, aby nie dopuścić do strat wynikłych z parowania benzyny i niepotrzebnego rozlewu. Przy dłuższym przechowywaniu benzyny należy zwrócić uwagę na pogarszanie się jej wartości z powodu wyparowania jej składników lotnych".

Dyrektor Departamentu
w/z (—) Inż. L. Gronomski

Poz.	T R E Ś Ć	O	Data	Znak	O₁O₅	GB	KS	OSK	OK	B	K	RK	C	ZPP	POD	PW	MOSK	P	EA	A	M	U	SP	L	R			
66	Tymczasowe normy zużycia materiałów pędnych dla pojazdów mechanicznych.		11 II. 1948 r.	D. I. 4885/3/48		X																						

Objaśnienie znaków:

OrOs	— dział	organizacyjny i osobowy
GB	— „	gospodarczy i budżetowy resortu
KS	— „	karny skarbowy
OSk	— „	Ochrony Skarbowej
OK	— „	obrotu pieniężnego i kredytu
B	— „	budżetowy
K	— „	finansów i podatków komunalnych
RK	— „	rachunkowo-kasowy
C	— „	cel
ZPP	— „	zobowiązań i postępowania podatkowego
POD	— „	podatków: obrotowego i dochodowego
PW	— „	podatku od wynagrodzeń
MOSk	— „	podatku od nabycia praw majątkowych i opłaty skarbowej
P	— „	innych podatków bezpośrednich
EA	— „	egzekucji administracyjnej
A	— „	akcyz
M	— „	monopolów
U	— „	ubezpieczeń
Sp	— „	spółdzielczości
L	— „	likwidacyjny
R	— „	różnych
Z	—	zarządzenie
I	—	instrukcja
O	—	okólnik
Ob	—	obwieszczenie
Uch	—	uchwała

Cena zł 33

Redakcja i Administracja Dziennika Urzędowego Ministerstwa Skarbu, Warszawa, ul. Wileńska 2/4.

Prenumerata: roczna zł 2.400; półroczna zł 1.300 kwartalna zł 700; miesięczna zł 300.

Prenumeratę należy wpłacać na konto czekowe Administracji Dziennika Urzędowego Ministerstwa Skarbu w P. K. O. Nr I-4428, podając cel wpłaty, nazwę instytucji względnie nazwisko i imię wpłacającego, adres oraz okres czasu, którego prenumerata dotyczy. Wysyłkę egzemplarzy dokonuje się po otrzymaniu wpłaty. Prenumeratę przyjmuje się na okresy od miesiąca następnego po dokonaniu wpłaty, jednak na okres nie dłuższy niż do końca 1948 r.

Reklamacje z powodu nieotrzymania numeru należy zgłaszać we właściwym Urzędzie pocztowym natychmiast po otrzymaniu następnego kolejnego numeru. Reklamacje kierowane do Administracji pozostaną bez odpowiedzi. Pojedyncze numery są do nabycia w Administracji Dziennika Urzędowego Ministerstwa Skarbu, Warszawa, ul. Wileńska 2/4.

Cena ogłoszeń za 1 milimetr szerokości 1 szpalty, wynosi zł 90.

Druk. PWPW. Warszawa, Sanguszki 1.